

Instruction sur la manœuvre des canots par grosse mer

Article paru en 1866



La manœuvre des canots dans une grosse mer présente trois cas principaux :

- 1 ° Gouverner au large ou contre le vent et la lame.*
- 2° Accoster un navire en détresse ou naufragé et recueillir l'équipage.*
- 3° Gouverner vers la côte ou avec grosse mer de l'arrière.*

On admet qu'en général il est plus dangereux de se diriger vers la terre avec de grosses lames déferlant de l'arrière, que de nager contre la mer en s'éloignant de la côte.

1° GOUVERNER AU LARGE OU CONTRE LE VENT ET LA LAME.

Il est nécessaire d'imprimer de la vitesse à un canot nageant contre une grosse mer. Si la lame est très forte et le vent soufflant violemment vers la terre, il faut tous les efforts de l'équipage pour gagner un peu dans le vent. L'arrivée d'une lame peut alors jeter le canot en travers ou le remplir par l'avant, et dans les deux cas le culbuter. Contre ce danger, la chance la plus favorable est d'avoir assez de vitesse pour traverser promptement la crête de la lame sans risquer d'être rejeté en arrière.

Si le canot, au lieu d'avoir contre lui le vent et la mer, n'avait à lutter que contre une grosse houle et les lames avec calme de vent ou une brise plus ou moins fraîche de l'arrière, une trop grande vitesse l'empêcherait de s'élever facilement et le ferait retomber plus brusquement et plus lourdement dans le creux des lames. Ce n'est donc que si le canot est exposé à culer sous l'effort du vent et de la mer qu'il est nécessaire de lui imprimer le plus de vitesse possible.

Un patron bien habitué à la mer peut, comme font les noirs dans les barres de la côte d'Afrique, juger à l'aspect de la lame du moment et de l'endroit plus ou moins éloignés où elle doit déferler, et il saura faire à propos souquer pour la dépasser avant que sa volute ne soit formée, ou mollir la nage pour la laisser déferler sur son avant. Cette manœuvre, toutefois, demande beaucoup d'habitude, et une maladresse peut placer le canot dans la position la plus dangereuse. En résumé, il faut, en se dirigeant vers le large :

1° Contre vent grand frais et grosse mer debout, nager vigoureusement pour obtenir toute la vitesse possible à l'approche des grosses lames qu'on ne peut éviter.

2° Contre grosse mer sans vent ou avec vent arrière, modérer la vitesse à l'approche des lames pour moins fatiguer le canot et passer plus facilement par-dessus.

3° Si on peut compter sur le canot et sur l'adresse du patron et des canotiers, éviter en souquant ou mollissant la nage à propos, de rencontrer la lame au moment où elle se dresse pour déferler. Enfin, ne négliger aucune des précautions qui peuvent diminuer la résistance du canot.

Les hommes doivent être habitués à :

- Nager aussi régulièrement que possible de manière à faire force ensemble.
- À dévirer leurs pelles d'avirons bien à plat aussitôt qu'elles sont hors de l'eau pour diminuer la résistance considérable qu'elles opposent au vent et le danger pour les hommes eux-mêmes d'être culbutés en arrière par la poignée si les pelles étaient frappées par une lame en lui opposant toute leur largeur.

Le patron et le brigadier se tiennent abrités autant que possible au niveau des coffres à air de l'avant et de l'arrière. Tous les objets placés dans le canot sont amarrés solidement avec des jarretières à cabillots faciles à larguer.

Toutes les fois qu'un ou plusieurs canotiers ont à laisser courir leurs avirons, ils doivent dévirer la pelle verticalement dans l'eau (une raie tracée sur la poignée et dans le prolongement de l'arête de la pelle leur indique, sans qu'ils aient à regarder en dehors, la position de celle-ci).

Si le canot est chaviré, les canotiers se garderont de se jeter en dehors, car la mer les éparpillerait et leur réembarquement demanderait, beaucoup plus de temps ; ils se cramponneront, au contraire, aux lianes, aux flotteurs, aux lignes de sauvetage de manière à reprendre la nage aussitôt le canot redressé et vidé.



2° ACCOSTER UN BATIMENT AVEC GROSSE MER

Les circonstances dans lesquelles les canots de sauvetage sont forcés d'accoster les navires, échoués, à l'ancre ou sous voiles, sont variées à l'infini, et presque tout dépend du savoir-faire, du jugement et de la présence d'esprit du patron ou de la personne qui commande l'embarcation.

Tout marin sait qu'un navire, surtout par grosse mer, doit être accosté sous le vent. Au vent on a à craindre d'être brisé contre son flanc ou chaviré par le ressac des lames heurtant sa muraille.

Sous le vent d'un navire naufragé ou désemparé, on a cependant à redouter la chute des mâts, ou si ceux-ci sont déjà abattus, le choc des débris ou des morceaux de gréement flottant le long du bord. Le bâtiment peut aussi avoir sous le vent la terre ou des roches qui empêchent le canot d'approcher ; il est donc souvent nécessaire de prendre l'équipage naufragé par l'avant ou l'arrière et même au vent.

Ainsi, un canot partant de terre sous le vent pour se diriger vers un navire naufragé devra se tenir, s'il est possible, sous le vent de ce dernier pour s'en servir comme d'un brise-lames. S'il n'est pas possible d'accoster ainsi, il se halera beaucoup mieux au vent, mouillera, filera une touée la plus longue possible en maintenant le canot toujours debout à la lame, jusqu'à ce que l'on soit assez près pour lancer une ligne à bord. On enverra à l'aide de cette ligne une poulie à fouet dans laquelle est passée la grande ligne de sauvetage, pour servir de va-et-vient et recueillir ainsi l'équipage naufragé, qui sera le plus souvent forcé de sauter à la mer ; le dernier homme larguera la poulie et se fera paumoyer avec elle jusqu'au canot, en veillant bien surtout à ne pas toucher la carcasse et à se maintenir à distance. La moitié seulement des canotiers doit s'occuper du va-et-vient, haler les naufragés à bord, les arrimer en nombre égal de chaque bord entre les bancs et les amarrer à ceux-ci ; les canotiers de l'avant restent à leurs avirons armés, prêts à nager doucement pour soutenir le canot et alléger le câblot. Aussitôt l'opération terminée, le brigadier, qui a dû rester pendant tout le temps au retour du câblot sur la bitte de l'avant, lève l'ancre, aidé par les deux premiers canotiers de l'avant. Lorsqu'on peut accoster un navire échoué ou à flot, il faut que les amarres qui lui tiennent le canot soient assez longues pour permettre à celui-ci de suivre facilement les mouvements imprimés par la mer, et les tenir à la main prêtes à être filées si cela est nécessaire.

Les naufragés recueillis doivent aussitôt être amarrés au canot ; ils n'ont pas de ceintures de sauvetage comme les canotiers, et tout accident les jetant en dehors pourrait leur être fatal.



3° COURIR VERS LA TERRE DANS DES BRISANTS OU AVEC GROSSE MER DE L'ARRIÈRE

Une grosse mer déferlant de l'arrière d'une embarcation tend toujours à la faire venir en travers ; c'est pour éviter ce danger que le patron doit apporter toute son attention.

Lorsqu'un canot vent ou mer de l'arrière est atteint par une lame, son arrière est soulagé d'abord, et si, par son poids, il a assez d'inertie pour résister à l'impulsion, la houle en le dépassant le redresse, puis élève à son tour l'avant. Mais si la mer devient très-forte et la houle plus rapide, la résistance du canot n'est plus suffisante ; l'arrière, élevé très haut, est chassé rapidement par le sommet de la lame sur l'avant qui, plongé dans le creux, où l'eau est relativement stationnaire, présente une grande résistance. Cette poussée sur l'arrière de l'embarcation à piquer sur son avant qui lui sert pour ainsi dire de pivot, tend, ou à la culbuter cap pour cap, ou à la jeter en travers, ou enfin à lui faire faire cuiller.

Pour éviter ces dangers, on doit diminuer la vitesse à l'approche des grosses lames en faisant scier quelques canotiers et maintenir l'arrière bien débouté à la mer. On se sert de l'aviron de queue ; on remorque un objet faisant résistance, une gueuse, une pierre, une drome faite avec la mâture, les voiles larguées et filées à bonne distance pour que la lame ne les précipite pas sur l'embarcation ; on emploie aussi une drague, sac en forte toile de forme conique et formant entonnoir. Deux cartahus amarrés aux deux bittes de l'arrière servent à la remorquer : l'un, frappé sur une patte d'oie qui est à la base du cône, en raidissant, remplit l'entonnoir qui présente alors une grande résistance ; l'autre cartahu, frappé sur une corde au sommet du cône, sert lorsqu'il est embraqué à renverser celui-ci et supprime la résistance en vidant l'entonnoir qui ne présente plus que sa pointe. On peut donc en halant ou mollissant ce dernier cartahu, le premier restant toujours amarré, diminuer ou rétablir à volonté la vitesse du canot et redresser son arrière contre la lame.

Les poids lourds doivent être retirés des extrémités, mais quand on nage avec une forte mer de l'arrière, le meilleur est d'être sur cul, pour que l'arrière ne soit pas repoussé par la mer. En général, les principaux poids du canot doivent être placés à l'extrémité qui est au large, mais pas tout à fait au bout. Pendant que le canot sera dehors, le chariot et les cordes de halage seront disposés au point où il doit accoster, pour servir aussitôt son retour. En conséquence, on devra suivre avec soin les mouvements de l'embarcation. Le patron se dirigera vers le point de la côte qu'il jugera le plus favorable à l'accostage. A l'approche du canot, deux hommes munis de ceintures de sauvetage s'avanceront aussi loin que possible à sa rencontre et cracheront le long croc de la corde de halage dans le trou de la quille. Les assistants, rangés sur cette corde, courront au signal qui leur en sera fait pour tirer promptement le canot à l'abri des lames. L'équipage sautera à terre et aidera en halant sur les lignes extérieures de sauvetage. Les rouleaux placés sous la quille faciliteront ensuite le transport du canot jusqu'au chariot, sur lequel il sera remis en place.

Si la mer est trop grosse, le patron ne doit pas chercher à accoster. Il mouillera en dehors des gros brisants avec une longue touée, et, se soutenant avec quelques avirons, il attendra une embellie.

Sources

- BNF Gallica Société centrale de sauvetage des naufragés 1866 – 1939

